

Fiche-action n°M1

« Réaliser une étude multicritères à propos des principales options de tracé du tram depuis l'entrée de la commune de Bernex ».

Situation et justification :

Grâce à une intervention des autorités communales de Bernex, une étude portant sur différentes options de terminus du tram à Bernex est actuellement en cours. Sa prolongation au-delà de l'actuel P+R (option d'origine proposée par le DAEL) est ainsi évaluée en vue de définir un choix de tracé d'ici à la fin de l'année 2005. Cette étude porte essentiellement sur des aspects techniques de faisabilité. Or, le passage - ou non - d'un tram dans le centre du village de Bernex ou sur la route de Chancy aura un impact fondamentalement différent sur l'évolution de la circulation automobile (et l'emplacement du nouveau P+R), sur la possibilité d'aménagements dans le centre du village, sur le développement de la commune en particulier au nord de la route de Chancy (éventualité de déclasser des terrains), etc.

Objectifs visés :

Réalisation d'une étude multicritères permettant d'apporter une lisibilité suffisante pour chacune des principales options de tracé du tram. Conscient des conséquences, notamment environnementales et économiques à court, moyen et long terme pour la commune de Bernex, il sera ainsi plus aisé aux autorités de Bernex de porter leur choix sur un tracé définitif.

Pertinence « développement durable » de l'action :

L'action vise à contribuer à un choix favorisant au mieux.

- l'écomobilité (la mobilité douce, les transports publics),
- la mobilité douce (marche à pieds, vélos, patins et planches à roulettes, etc.)
- la sécurité des déplacements,
- l'accès aux commerces de proximité,
- la maîtrise du développement urbain.

Descriptif de l'action:

La commune de Bernex suscite la réalisation d'une étude dans les meilleurs délais, par l'entremise du représentant du DAEL, du représentant du groupement des mandataires ou dans le cadre d'une commande directe auprès d'un bureau d'études accrédité.

L'étude doit considérer les principales options de tracé du tram à l'arrivée à Bernex que sont à priori :

- Un terminus à proximité de l'actuel P+R
- Un terminus à hauteur du giratoire de Laconnex, avec un nouveau P+R (300 à 600 places) et avec un tracé d'accès par la route de Chancy, ou par le village de Bernex, ou faisant une boucle.

Liste des interrogations

En coordination et en complément aux aspects évalués par le DAEL et les entreprises mandatées, l'impact de chacune de ces options sur la commune de Bernex doit être évaluée de manière à répondre aux interrogations suivantes :

- Quel nombre d'habitants de Bernex se situeront dans un rayon de 300 m. autour des arrêts du tram (cercles) ?
- Où serait l'emplacement du nouveau P+R ?
- Comment le trafic de transit pourra-t-il être supprimé du village de Bernex ?
- Quelle sera l'évolution du trafic et de la nuisance sonore route de Chancy ?
- Dans quelles conditions sera réalisé le « Plan des mesures d'assainissement du bruit routier » prévu pour la route de Chancy par l'Etat de Genève ?

- Quelle pourrait être l'évolution du nombre de places de stationnement dans le village de Bernex ?
- Comment se réalisera l'accès aux commerces ?
- Y aura-t-il possibilité d'aménager un parcours piéton et cycliste sécurisé sur toute la longueur de la rue de Bernex et dans d'autres rues du village ?
- L'accès aux divers arrêts de transports publics se fera-t-il de manière sécurisée pour les piétons en général et les personnes à mobilité réduite en particulier ?
- Dans le village de Bernex, y aura-t-il la possibilité d'aménager des zones « 30 », des zones de rencontres « 20 » et des sens uniques pour supprimer le trafic automobile de transit ?
- Quels seront les lignes de rabattement visant à assurer le maintien d'une desserte de qualité (équivalente à l'offre actuelle) par les TPG ?
- Quelles seront les améliorations en matière de transports publics qui concerneront les différents villages de la commune ainsi que Confignon ?
- Le tracé nécessitera-t-il - ou induira-t-il - le déclassement de terrains à court, moyen ou long terme ? Si oui, pour quelles raisons, à propos de quelles parcelles, pour quelles types de réalisations et avec quelles conséquences en matière d'infrastructures communales ?

Calendrier :

Adoption de cette proposition en vue d'une réalisation de l'action dans les meilleurs délais, au cours du second semestre 2005.

Nom des responsables :

Le Conseiller administratif en charge des transports, le Secrétaire général, la Commission municipale « sécurité et transports ».

Nom des partenaires et mode de participation :

Le bureau mandaté pour cette étude multicritères.

Le groupe de pilotage du projet tram, composé notamment du DAEL, du représentant du groupement des mandataires, des TPG et de l'OTC.

Choix de la méthode de suivi :

Cette étude devra être réalisée en bonne coordination avec les principaux acteurs. Elle devra faire l'objet d'une présentation auprès :

- des autorités communales
- des membres de l'Atelier du futur « Mobilité ».

Budget :

Néant pour la commune : cette action devrait se réaliser avec le budget d'études mis à disposition du DAEL.

Indicateurs de développement durable :

(sans)

Suivi et amélioration continue :

Consultation de la société civile.

Voir l'annexe de cette fiche-action relative à la prise de position de l'Atelier du futur à propos du tram, de son tracé et des mesures d'accompagnements.

ANNEXE A LA FICHE-ACTION n°M1 :

**Prise de position des membres de l'Atelier du futur
« Mobilité » à propos du tram, de son tracé et des mesures
d'accompagnements**

En résumé...

L'Atelier est très favorable à ce que le tram ne s'arrête pas à l'actuel P+R, mais soit prolongé jusqu'à hauteur du giratoire de la route de Laconnex. C'est au niveau de ce futur terminus qu'un P+R de 300 à 600 places devrait être installé. Ce choix permettrait d'éviter une rupture de charge pour la plupart des Bernésiens qui utilisent les TPG et de réduire la circulation automobile dans la commune, en particulier dans le village de Bernex dont le centre pourrait être aménagé en y privilégiant la mobilité douce.

Les préoccupations qui se sont exprimées au sein de l'Atelier à propos de ce dossier sont détaillées ci-après ; elles servent de justification à la demande faite par l'Atelier de réaliser une étude multicritères (voir fiche-action n°M1).

Le problème de la rupture de charge dans le cas d'un terminus à l'actuel P+R

En direction de Genève, bien qu'il s'agira vraisemblablement de deux lignes (n°14 et 18) au départ de Bernex, l'utilisation du tram ne permettra certainement pas de desservir aussi bien qu'aujourd'hui, sans rupture de charge, les zones du canton traversées actuellement par les lignes de trolleybus n°2 et n°19.

Une crainte provient surtout du fait que le terminus des lignes de tram pourrait se situer au niveau de l'actuel P+R. Pour la large majorité des habitants de Bernex qui utilisent les transports en commun, il serait dans ce cas nécessaire de mettre en place des navettes depuis le P+R. Il s'agirait là d'une rupture de charge qui n'existe actuellement pas.

L'Atelier considère que le fait de créer, dans le réseau de transports en commun, de nouvelles ruptures de charge (au minimum une voire plus dans le cas qui nous occupe) entraînerait une forte péjoration de la qualité du service de transports en commun, ce qui pourrait même entraîner une désaffection pour ce mode de transports et, en conséquence, une recrudescence du trafic automobile.

La solution préconisée par l'AFBE01 est donc de privilégier l'option d'une prolongation de la voie du tram au-delà de l'actuel P+R.

Possibilité de réhabilitation de la rue de Bernex dans le cas d'un terminus à l'actuel P+R

Aux heures de pointe, la fréquence des deux lignes de trams (8 à 8,5 minutes pour chaque ligne) nécessiterait la mise en place de navettes toutes les 4 à 4,5 minutes (aujourd'hui les trolleybus passent toutes les 3,5 minutes). Le maintien d'un fort passage de bus (de manière pratiquement identique à aujourd'hui) dans la rue de Bernex signifie qu'il serait difficile de réhabiliter la rue du village.

La construction d'un nouveau P+R à proximité de l'existant

L'actuel P+R ayant une capacité en places très limitée, un nouveau P+R de 300 à 600 places est envisagé. Une possibilité d'emplacement est actuellement évaluée à proximité de l'existant, dans le cadre de la construction d'une salle communale dont le sous-sol serait aménagé en P+R. Au-delà des problèmes de coûts très importants pour réaliser un tel ouvrage, sa présence à cet emplacement pourrait accentuer le transit parasite à travers le village de Bernex, alors que les membres de l'AFBE01 souhaitent au contraire une nette réduction du trafic automobile dans le village de Bernex. Cet emplacement de P+R ne peut donc pas les satisfaire.

L'intérêt d'un terminus ainsi que d'un nouveau P+R de l'autre côté du village de Bernex

Pour les raisons qui précèdent, la localisation du terminus à hauteur du giratoire de la route de Laconnex est préconisée par l'Atelier du futur. C'est dans ce secteur également que la création d'un P+R de 300 ou 600 places est souhaité. Cette option présenterait les avantages suivants :

- meilleur service de transports publics, sans rupture de charge pour un grand nombre d'habitants de Bernex, ce qui contribuerait à maintenir une desserte de bon niveau en limitant le nombre de navettes à mettre en place dans le cadre des mesures d'accompagnements ;
- réduction du trafic automobile provenant de la Champagne et de la France voisine sur la portion de la route de Chancy qui longe le village de Bernex, ce qui réduirait l'importance des nuisances sonores constatées actuellement (« valeurs limites d'immission partout dépassées de 5dba à max. 15dba » selon les références indiquées dans le plan directeur, édition janvier 2001, page 100).
- possibilité de réhabiliter le centre du village de Bernex en y favorisant la mobilité douce, des zones « 30 » et des zones de rencontre « 20 », avec pour conséquence une amélioration de la sécurité (réduction du nombre d'accidents dans la rue de Bernex) et de la qualité de vie.

Variante de tracés et effet structurant

Il est indéniable qu'un axe ferroviaire est structurant.

C'est en particulier dans l'option d'une prolongation du tram par la route de Chancy (jusqu'au rond-point de Laconnex) que se pose la question de l'éventuelle valorisation des terrains qui se situent au Nord de la route. Dans le Plan directeur communal, on constate que l'essentiel de ces parcelles se trouve dans des zones non constructibles. Les membres de l'Atelier du futur « Mobilité » sont pour la plupart favorables à cette option de tracé pour le tram, mais ils souhaitent aussi que le maintien de l'actuel espace paysager soit assuré au nord de la route de Chancy.

Dans le cas d'une prolongation du tracé qui, cette fois, traverserait plutôt le village de Bernex, le projet peut être confronté à d'autres problématiques d'ordre technique : étroitesse des rues qui ne laisserait pas forcément à deux trams la possibilité de se croiser (sur l'ensemble du parcours tout du moins), vieilles bâtisses qui pourraient être fissurées par une activité de chantier, etc.